

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (lentomatkustajan oikeudet)

Eduskuntatunnus

U 21/2013 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 13.3.2013 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9 päivänä lokakuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta (COM/2013/0130 final). Ehdotuksesta on laadittu eduskunnalle selvitys U 21/2013.

Ehdotuksen käsittely neuvostossa on pysähtynyt vuonna 2015 ja pian neuvottelujen käynnistyttyä uudelleen vuonna 2020. Puheenjohtajavaltio Unkari toi asetuksen liikenne-neuvostoon politiikkakeskusteluun joulukuussa 2024. Puheenjohtaja Puola käynnisti neuvottelut jälleen tammikuussa 2025 neuvoston ilmailutyöryhmässä tavoitteenaan saada asetusehdotusta koskeva neuvoston yleisnäkemyks hyväksytyksi 5.6.2025 pidettävässä liikenneneuvostossa.

Asetusehdotusta käsitellään vielä neuvoston ilmailutyöryhmässä ja ennen neuvostoa pidettävässä Coreper I -kokouksessa, jonka ajankohta ei vielä ole tiedossa.

Suomen kanta

Valtioneuvosto on muodostanut näkemyksensä ehdotukseen U-kirjelmässä 21/2013. Valtioneuvosto pitää kannatettavana, että lentomatkustajien oikeuksiin liittyviä asetuksia uudistetaan, sillä erityisesti asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamiseen on liittynyt paljon tulkintaongelmia. Valtioneuvosto on kannattanut sen arviointia, tulisiko asetus kokonaisuutena uudistaa. Vakiokorvauksiin liittyviä säännöksiä on ollut tarpeen arvioida

kokonaisuutena. Matkustajien suojan tulee jatkossakin säilyä kokonaisuutena arvioiden korkeatasoisena.

Jatkoneuvotteluja varten Suomen kantoja täsmennetään seuraavasti.

Asetus (EY) N:o 261/2004

Valtioneuvosto katsoo, että puheenjohtajan kompromissiehdotus on joiltakin osin parempi kuin komission alkuperäinen ehdotus. Säännöksiä on eräiltä osin täsmennetty ja niihin on saatu neuvottelujen kuluessa joitakin Suomen neuvottelutavoitteiden mukaisia parannuksia. Suomen toiveet vakiokorvausjärjestelmän kokonaisvaltaisemmasta uudistamisesta eivät ole saaneet työryhmätasolla kannatusta.

Valtioneuvosto katsoo, että asetuksen uudistaminen olisi kuitenkin tarpeellista saattaa loppuun, sitä koskevien tulkintaongelmien kuormittaessa runsaasti lentoliikenteenharjoittajia, matkustajia ja riidanratkaisuelimiä. Uudistamistyön loppuun saattamiseksi valtioneuvosto voisi kompromissiratkaisuna kannattaa uudistamista puheenjohtajan kompromissiesityksen tarkoittamalla tavalla tai vähäisin muutoksin, edellyttäen, että matkustajan oikeuksien ja lentoyhtiöiden taloudellisen taakan välillä säilyy riittävä tasapaino.

Soveltamisala ja liityntälennot

Valtioneuvosto kannattaa voimassa olevaa asetusta selkeämpää sääntelyä siitä, missä tilanteissa asetusta sovelletaan liityntälentoihin. Valtioneuvosto katsoo, että matkustajien kohtelun tulisi olla tasavertaista ja ennakoitavaa, ja että soveltamisalassa olisi huomiotava EU:n lentoliikenteenharjoittajien tasapuoliset kilpailuedellytykset suhteessa EU:n ulkopuolisiin lentoliikenteenharjoittajiin, kuitenkin huomioiden myös EU:n toimivaltaan liittyvät kysymykset suhteessa kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin. Valtioneuvosto katsoo, että liityntälentoja koskevat säännökset eivät saa kohtuuttomasti kuormittaa EU:n lentoliikenteenharjoittajia, huomioiden myös syöttölentojen asema. Tämän vuoksi voitaisiin harkita esimerkiksi soveltamisen rajaamista lentoketjujen sijaan yksittäisiin lentoihin.

Vakiokorvaukset ja poikkeukselliset olosuhteet

Valtioneuvosto kannattaa lähtökohtaisesti sitä, että matkustajalle korvataan ajan menetyksestä syntynyt haitta. Valtioneuvosto ottaa huomioon vakiokorvausten aiheuttaman kuormituksen myös lentoyhtiöiden näkökulmasta. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotetut korvaukset ovat verrattain korkeita, eivätkä ne ole välttämättä oikeassa suhteessa lipun hintaan, kuten muita liikennemuotoja koskevissa vastaavissa asetuksissa.

Valtioneuvoston arvion mukaan kompromissitekstissä ehdotetun ratkaisun myötä korvausta koskevien riitojen määrä vähentyisi. Riidanalaiset tilanteet vähenisivät sekä tuntimäärän korotuksen, että poikkeuksellisenä pidettävien olosuhteiden listauksen vuoksi. Valtioneuvosto katsoo, että vaikka listattujen poikkeuksellisten olosuhteiden määrä on pitkä, verrattuna esimerkiksi rautateiden matkustajien oikeuksia koskeviin vastaaviin säännöksiin, listaus kuitenkin selkeyttäisi korvaukseen oikeuttavia tilanteita joissakin tapauksissa.

Valtioneuvosto katsoo, että vakiokorvauksia ja poikkeuksellisia olosuhteita koskevissa kysymyksissä tulisi vielä neuvotteluissa pyrkiä arvioimaan ratkaisua, joka sisältäisi

yhdistelmän esimerkiksi alempia tai hintaan sidottuja korvauksia yhdistettynä rajatumpiin poikkeusmahdollisuuksiin. Valtioneuvosto katsoo, että matkustajan kannalta vakio-korvaukset eivät ole kuitenkaan asetukseen kirjatuihin matkustajien oikeuksista keskeisin oikeus. Lisäksi valtioneuvosto katsoo, että olisi huomioitava, että uudistuksen myötä matkustajan oikeudet kohenisivat monissa muissa kuin vakiokorvausta koskevissa kysymyksissä. Valtioneuvosto painottaa muiden, erityisesti häiriötilanteessa annettavaa apua koskevien säännösten tärkeyttä. Näistä näkökohdista johtuen valtioneuvosto voisi hyväksyä ehdotetut vakiokorvausta ja poikkeuksellisia olosuhteita koskevat säännökset vähäisin muutoksin osana kompromissia.

Asetus (EY) N:o 2027/97

Valtioneuvosto voi kannattaa asetukseen (EY) N:o 2027/97 ehdotettuja uudistuksia puheenjohtajan esittämässä muodossa, tai vähäisin muutoksin. Valtioneuvosto kannattaa vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien apuvälineiden korvaamista koskevien säännösten parantamista ja selkeyttämistä. Valtioneuvosto voi kannattaa myös käsimatkatavaran ja soittimien kuljetusehtojen selkeyttämistä, edellyttäen, että huomioidaan riittävällä tavalla myös kaupalliset ja turvallisuuteen liittyvät näkökohdat. Mahdollisten sallittujen matkatavaroita koskevien säännösten tulee olla kohtuullisia myös matkustajan näkökulmasta. Valtioneuvosto kannattaa oikeustilan selventämiseksi sitä, että asetuksen liitteessä mainitut yleissopimusta eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus, SopS 76/2004) vastaavat korvaussummat saatettaisiin vastaamaan toisiaan.

Pääasiallinen sisältö

Komission ehdotuksen sisältöä on kuvattu kirjelmässä U 21/2013 vp. Puheenjohtajan toisen kompromissiehdotuksen keskeisimmät muutokset verrattuna komission vuoden 2013 ehdotukseen:

Asetus (EY) N:o 261/2004

-Määritelmät

Muun muassa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan (operating carrier) määritelmää ehdotetaan muutettavaksi tavalla, jolla voi olla vaikutusta vastuusuhteisiin. Liikuntarajoitteisten matkustajien määritelmää on laajennettu sisältämään vammaiset matkustajat, kuten muissakin matkustajan oikeuksia koskevissa säädöksissä. Peruutuksen määritelmään on lisätty myös tilanne, jossa lennon lähtöaika aikaistuu enemmän kuin tunnin. Matkan (journey) määritelmään on lisätty yhden kuljetussopimuksen vaatimus. Määritelmiin on lisätty uusia määritelmiä, kuten häiriön (disruption) määritelmä, joka kattaisi lennolle pääsyn epäämisen, peruutuksen, kenttäalueella seisottamisen, viivästyksen lähdössä ja viivästyksen saapuessa. Määritelmiä on ajantasaistettu lainsäädäntöviittausten osalta. (kompromissiehdotuksen 2 artikla)

-Soveltamisala

Voimassa olevassa asetuksessa soveltamisala on muotoiltu siten, että asetusta sovelletaan matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalta sekä matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli kyseisestä lennosta vastaa

yhteisön lentoliikenteen harjoittaja. Komissio ei ole 2013 ehdotuksessa ehdottanut muutoksia asetuksen soveltamisalaan. Soveltamisalaan liittyy paljon tulkintaongelmia, erityisesti ketjutettujen lentojen (liityntälennot) tilanteissa. Euroopan unionin tuomioistuin on useissa tapauksissa ottanut kantaa soveltamiseen liityntälentojen tilanteissa.

Puheenjohtaja on arvioinut, tulisiko tietyt Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisut kodioida säädökseen. Tämän johdosta kompromissiehdotukseen on sisällytetty säännös, joiden mukaan asetusta sovellettaisiin matkustajiin lennolla, jonka operoi EU:n ulkopuolinen lentoliikenteenharjoittaja, joka lähtee jäsenvaltion alueelta kolmannen maan alueelle ja sisältää jatkolennon tuon kolmannen maan alueella, edellyttäen, että kyseessä on yksi kuljetussopimus. Lisäksi on ehdotettu, että asetusta ei sovellettaisi silloin, kun unionin lentoliikenteenharjoittaja operoi yhteen kuljetussopimukseen sisältyvät lennot siten, että sekä lähtö- että saapumiskenttä ovat EU:n ulkopuolisessa maassa ja vain pysähdys tapahtuu EU:n alueella (kompromissitekstin 3 artiklan 1a ja 1b kohdat).

-Häiriötilanteet (lennolle pääsyn epääminen, peruutus, kenttäalueella odottaminen, viivästyksiset)

Puheenjohtaja on järjestänyt ehdotuksen rakennetta uudelleen siten, että kunkin häiriön osalta säännökset etenevät kronologisessa järjestyksessä (tiedonanto-avunanto-korvaukset). Ehdotukseen on lisätty, että matkustajalla olisi oikeus saada pyynnöstä kirjallinen selvitys peruutuksen tai viivästyksen syistä.

-Lennolle pääsyn epääminen

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan olisi lennolta pääsyn epäämisen tilanteissa kutsuttava ensin vapaaehtoisia luovuttamaan varauksensa sovittavia etuja vastaan (kompromissitekstin 4 artikla 1 kohta).

-Kenttäalueella odottaminen

Matkustajilla olisi nk. tarmac delay -tapauksissa komission ehdottaman tunnin sijaan puolen tunnin odotuksen jälkeen oikeus saada veloituksetta juomavettä, paitsi jos lentohenkilöstö on valmiina nousuun ja palveluja ei voida käynnistää turvallisuussyistä. Komission ehdottaman viiden tunnin sijaan kolmen tunnin odotuksen jälkeen matkustajilla olisi oikeus päästä koneesta pois, poikkeuksena tietyt näkökohdat, joiden takia lentokone ei voi jättää asemaansa kenttäalueella. Koneesta pois nousseilla matkustajilla olisi oikeus avunantoon 9 artiklan 1 kohdan mukaan siten, että huomioidaan kenttäalueella odottamisen aika. (kompromissitekstin 6-2a artikla)

-Vakiokorvaukset

Eri häiriötilanteisiin liittyvät vakiokorvausten määrät, kynnysajat ja -etäisyydet on yhtenäistetty kaikkien häiriötilanteiden osalta (kompromissiehdotuksen 7 artikla). Korvaukseen oikeuttavan viivästyksen aikarajojen osalta komissio ehdotti kaikkiin EU:n sisäisiin lentoihin 5 tunnin aikarajaa ja EU:n ulkopuolisiin lentoihin kolmea eri aikarajaa (5/9/12) lennon pituudesta riippuen. Vakiokorvaukseen oikeuttavan häiriön tulee puheenjohtajan kompromissiehdotuksen mukaan olla 5 tuntia enintään 3500 km pituisilla lennoilla tai 9 tuntia vähintään 3500 km pituisilla lennoilla. Aikarajojen nosto on huomattava, verrattuna nykyiseen kolmen tunnin alarajaan. Kompromissitekstin mukaan myös korvausten määrää nostettaisiin alimmilla tasoilla 250 eurosta 300 euroon ja 400 eurosta 500 euroon, mutta suurin korvaus 600 euroa poistettaisiin. Etäisyyksien osalta luovuttaisiin EU:n sisäisten ja EU:n ulkopuolisten lentojen erottelusta.

-Uudelleenreititys

Verrattuna komission ehdotukseen kompromissitekstin mukaan lentoyhtiön tulisi ehdottaa vaihtoehtoisia tapoja päästä määräpaikkaansa mahdollisimman pian. Jos lennosta vastaava lentoliikenteenharjoittaja ei pysty järjestämään pääsyä määräpaikkaan kahdeksan tunnin sisällä, matkustaja voisi järjestää oman uudelleenreitityksensä itse ja saada hyvityksen kuluista seitsemän päivän kuluessa vaatimuksen toimituksesta (kompromissitekstin 8 artiklan 3 kohta).

-Huolenpito

Jos lennosta vastaava lentoliikenteenharjoittaja ei täytä velvollisuuttaan tarjota virvokkeita, aterioita, majoitusta tai kuljetusta lentoaseman ja majoituksen välillä, matkustaja voisi tehdä vaaditut järjestelyt itse ja saada tarvittavat, kohtuulliset ja oikeasuhteiset kulut hyvitetyn (kompromissitekstin 9 artiklan 2b). Lentokentillä, joiden matkustajamäärä on vuodessa yli 700 000 tulisi olla riittävät järjestelyt, jotta riittäviä virvokkeita voidaan tarjota kellonajasta, lennosta ja terminaalista riippumatta (kompromissitekstin 9 artiklan 2c). Komission ehdotuksen sisältämä rajoitus 100 euron kustannukseksi yötä kohden on poistettu. Lisäksi poikkeus liittyen alle 250 kilometrin pituisiin lentoihin ja korkeintaan 80 paikkaisiin lentokoneisiin on poistettu.

-Matkustusluokan muutos

Ehdotukseen on lisätty säännös matkustusluokan muuttamisesta. Jos lennosta vastaava lentoliikenteenharjoittaja muuttaa matkustajan luokkaa korkeammaksi, tästä ei saa periä lisämaksua. Jos liikenteenharjoittaja asettaa matkustajan alempaan luokkaan sen tulee korvata 40 % lipun hinnasta enintään 3500 km pituisilla lennoilla ja 75 % lipun hinnasta lennoilla, joiden pituus on vähintään 3500 km. (kompromissitekstin 10 artikla)

-Valmiussuunnitelma

Valmiussuunnitelmaa edellytettäisiin lentoasemilta, joiden vuotuinen käyttäjämäärä on yli viisi miljoonaa matkustajaa edeltävän kolmen vuoden ajalta, verrattuna komission ehdottamaan kolmen miljoonan matkustajan rajaan. Lentoasemilta, joiden vuotuinen matkustajamäärä on yli 700 000 edellytettäisiin kohtuullisia toimia käyttäjien koordinoimiseksi ja järjestelyiksi, joilla tiedotetaan jumiin jääneille matkustajille useiden peruutusten tai viivästysten tilanteessa. (kompromissitekstin 10a artikla)

-Tiedonantovelvoitteet

Tiedonantovelvoitteita on uudelleenjärjestelty kutakin häiriötä koskevan artiklan yhteyteen. Tiedonantovelvoitteita on täydennetty siten, että sekä lentoliikenteenharjoittajan että välittäjän olisi lippua myydessään annettava matkustajalle tietoja muun muassa lipun tyypistä, ehdoista, oikeuksista ja velvollisuuksista. Jos erillisiä lippuja myydään yhdessä, olisi tiedotettava, että yksi kuljetussopimus ei kata niitä. (kompromissiehdotuksen 14 artikla)

-Valitukset, säännösten valvonta ja yksittäisten riita-asioiden käsittely

Verrattuna komission ehdotukseen matkustajan olisi tehtävä valitus kolmen sijaan kuuden kuukauden määräajassa ja lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän olisi puolestaan annettava vastaus matkustajan valitukseen 30 päivän kuluessa (kompromissitekstin 15a artikla). Säännös on erotettu omakseen valitusten käsittelyä nimetyssä elimessä koskevasta 16a artiklasta.

Valvontaviranomaiselle asetettaisiin komission ehdottaman vuosittaisen raportointivelvollisuuden sijaan raportointivelvollisuus viiden vuoden välein (kompromissitekstin 16 artikla). Kompromissitekstistä on poistettu ehdotettu säännös siitä, että

valvontaviranomaisen olisi tullut komission pyynnöstä tutkia yhden tai useamman lentoliikenteenharjoittajan noudattamaa epäilyttävää menettelyä ja raportoida suoritettujen tutkimuksen tuloksista neljän kuukauden kuluessa komissiolle.

Komission tulisi laatia kahden vuoden välein raportti poikkeuksellisten olosuhteiden tilanteista viiden edeltävän vuoden aikana ja liitettävä siihen tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia. Viiden vuoden välein komission tulisi raportoida neuvostolle ja parlamentille asetusten tuloksista, mukaan lukien tiedot EU:n ulkopuolisten maiden lentoyhtiöiden parantuneesta suojasta lentoliikennesopimusten yhteydessä. Raportin tulisi sisältää myös arvio vakiokorvausten ja matkustusluokan muutoksesta maksettavien korvausten määrästä huomioiden muun muassa lentolippujen hinta- ja inflaatiokehitys. Raportin tulisi sisältää tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia. (kompromissitekstin 17 artikla)

-Poikkeukselliset olosuhteet

Poikkeuksellisten olosuhteiden ehdotettu määritelmä sisältää viittauksen asetuksen liitteenä olevaan listaan, jossa on listattu poikkeuksellisenä pidettävät olosuhteet. Lisäksi liite sisältää olosuhteet, joita ei pidetä poikkeuksellisenä. Listaus perustuu suurelta osin Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön. Listaa poikkeuksellisenä pidettävistä olosuhteista on laajennettu komission ehdotukseen verrattuna. (kompromissitekstin 2(m) artikla ja liite I)

Asetus (EY) N:o 2027/97

Ehdotukseen ei liity kysymyksiä, joista olisi kovin paljon eriäviä näkemyksiä. Yksityiskohdista neuvotellaan. Puheenjohtajan toinen kompromissiteksti 6102/2/25 REV 2 ADD 1 sisältää edelleen säännökset sallittuja matkatavaroita koskevista ehdoista ja lisämaksuista tiedottamisesta, soittimien kuljettamisesta, reklamaatioiden tekemistä koskevista lomakkeista, vammaisten tai liikuntarajoitteisten apuvälineiden korvaamista koskevasta erityisestä ilmoituksesta, sekä liitteen sisältämien vanhentuneiden korvausmäärien päivittämisestä vastaamaan Montrealin yleissopimuksen korvausmääriä. Tällä hetkellä Montrealin yleissopimus sisältää asetukseen verrattuna inflaatiotarkistettuja korvausmääriä, minkä vuoksi asetuksen teksti ei ole linjassa yleissopimuksen kanssa. Asetukseen lisättäisiin korvattavien apuvälineiden piiriin myös avustavat koirat ja lisättäisiin säännös apuvälineiden väliaikaisesta korvaamisesta (kompromissitekstin 6a artikla). Valvontaviranomaista sekä komission valtuutussäännöstä koskevat artikkelit on poistettu.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Asetusehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta, jonka mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat tavallista lainsäätämismenettelyä noudattaen antaa meri- ja lentoliikennettä koskevat aiheelliset säännökset. Ne tekevät ratkaisunsa talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa kuultuaan.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Lentomatikustajien oikeuksia koskevasta komission ehdotuksesta COM(2013)0130 on muodostettu TRAN-valiokunnan raportin pohjalta parlamentin 1. lukemisen kanta 5.2.2014.

Kansallinen valmistelu

Oikeusministeriö järjesti ehdotuksesta 5 päivänä huhtikuuta 2013 kuulemistilaisuuden, johon oli kutsuttu keskeiset viranomaiset ja elinkeinoelämän ja kuluttajien järjestöt. U-kirjeluonnos on käsitelty liikennejaostossa kirjallisessa menettelyssä 5.—12.4.2013. Neuvottelujen aikana on kuultu eri yhteyksissä lukuisia sidosryhmiä, kuten valvovia viranomaisia kuluttaja-asiamiestä ja Liikenne- ja viestintävirastoa, kuluttajariitalautakuntaa, lentoyhtiöitä ja niitä edustavia järjestöjä, lentoaseman pitäjää, matkailualan järjestöjä ja vammaisjärjestöjä. Luonnos U-jatkokirjeeksi käsiteltiin liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 8.4.-14.4.2025. EU-ministerivaliokunnan kirjallinen menettely 30.4.-2.5.2025

Eduskuntakäsittely

Eduskunta on käsitellyt asetusehdotusta tunnuksella U 21/2013 vp. Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiassa lausunnon LiVL 14/2013 vp. Talousvaliokunta antoi asiassa lausunnon TaVL 15/2013 vp. Suurella valiokunnalla ei ollut huomauttamista valtioneuvoston toimintalinjaan, SuVEK 4/2015 vp.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetuksen säännökset ovat valtaosaltaan suoraan sovellettavaa oikeutta.

Asetusehdotus koskee kuluttajien ja muiden matkustajien suojaa, joten se kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 10 ja 41 kohdan mukaisesti

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla on vaikutuksia ensinnäkin matkustajien asemaan niiden selkeyttäessä useita nykytilassa epäselviä säännöksiä. Ehdotus voisi vaikuttaa siihen, että asetuksen mukaisiin oikeuksiin päästäisiin useammin ja nopeammin ja ulkopuolisen avun tarve riitojen ratkaisijana vähenisi. Korvausta maksettaisiin korvaukseen oikeuttavan tuntimäärän noston johdosta aiempaa harvemmissä tilanteissa. Toisaalta alimpien korvausten määrät nousisivat.

Ehdotuksella olisi vaikutusta myös vammaisille ja liikuntarajoitteisille matkustajille erityisesti sitä kautta, että arvokkaasta apuvälineestä maksettavaan korvaukseen liittyvä epävarmuus vähenisi ja korvauksen voisi aiemmasta sääntelystä poiketen useammin saada apuvälineen todelliseen arvoon perustuen.

Lentoyhtiöille nykyisen asetuksen kustannus on vuonna 2018 ollut noin 4,40 € jokaista matkustajaa kohden (Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU, Steer 2020). Kustannus tulisi mahdollisesti laskemaan muun muassa edellä mainituista syistä, eli vakiokorvausten lukumäärän laskun, sekä riidanratkaisuun liittyvien kustannusten laskun vuoksi.

Viranomaiselle aiheutuvaa hallinnollista taakkaa on neuvottelujen aikana saatu pienennettyä verrattuna alkuperäisen vuoden 2013 ehdotuksen yhteydessä kuvattuihin vaikutuksiin. Komissiolla ei olisi kompromissiehdotuksen mukaan enää oikeutta määrätä viranomaista tutkimaan asiaa.

Suomessa lentoihin liittyvät riidat ovat olleet jo vuosia kuluttajariitalautakunnassa käsiteltävien riitojen kärjen tuntumassa, lukuun ottamatta niitä vuosia, jolloin lennot vähenivät pandemian johdosta. Muutokset saattavat vaikuttaa siten, että kuluttajariitalautakuntaan tehtävien valitusten lukumäärä laskee. Myös tuomioistuimen ratkaistavaksi saatettavien riita-asioiden määrä saattaisi laskea.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asetuksen käsittelyssä on huomioitava, että asetusta ehdotetaan muutettavaksi samaan aikaan nk. Omnibus-ehdotuksessa COM (2023) 753 final.

Asiakirjat

ST6102/2/25 REV 2
ST 6102/2/25 ADD 1

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Johanna Isoaho, OM, johanna.isoaho@gov.fi, puh. 0295150297

VAHVA-tunnus

EU/944/2022